Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Änderung der Konzession einer Eisenbahn von Bern nach Schwarzenburg.

(Vom 11. Dezember 1905.)

Tit.

I.

Durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1903 (E. A. S. XIX, 265) haben Sie die unterm 17. Dezember 1898 (E. A. S. XV, 302) erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Bern nach Schwarzenburg unter anderm dahin abgeändert, daß im Titel und Eingang der Name "Schmalspurbahn von Bern nach Schwarzenburg" abgeändert wird in "Eisenbahn von Bern-Weißenbühl nach Schwarzenburg".

Mittelst Eingabe vom 7. März 1905 stellte nun die Bern-Schwarzenburg-Bahn das Gesuch, es möchte im Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1903 im Abschnitt I, Ziffer 1, das Wort "Weißenbühl" ausgeschaltet und daher der Name "Eisenbahn von Bern-Weißenbühl nach Schwarzenburg" abgeändert werden in "Eisenbahn von Bern nach Schwarzenburg", indem sie zur Begründung folgendes anführte:

Wenn sie seinerzeit in ihrer Eingabe vom 4. November 1903 als Ausgangspunkt der Bahn die Station Weißenbühl be-

zeichnet habe, so habe sie sich dabei auf die eingeholten Experten-Gutachten gestützt. Allein im Laufe der Zeit habe sich durch neue Studien der schwierigen Frage des Anschlusses in Bern ergeben, daß die Einfahrt in den Hauptbahnhof die beste Lösung sei.

Zugleich legte sie einen in diesem Sinne abgefaßten Bericht der Direktion der Thunerseebahn über den Anschluß der Bern-Schwarzenburg-Bahn an die bestehenden Transportanstalten vom 17. Januar 1905 vor. In diesem Berichte wird eingehend die Frage untersucht, ob:

- a. der Anschluß an die Gürbetalbahn im Fischermätteli mit Einführung in den Hauptbahnhof oder \cdot
- b. die direkte Einmündung in die Gürbetalbahn-Station Weißenbühl für die Bern-Schwarzenburg-Bahn vorteilhafter sei.

Resümierend gelangt die Direktion der Thunerseebahn zu folgendem Resultate:

		Einführun	g in den Hauptbahnhof	Anschluss in Weissenbühl
a.	Bahnlänge		22 km.	18 km.
	Verkürzung der Fahr-			
	zeit vom Trennungs-			
	punkt (Liebefeld) bei-			
	der Varianten bis ins			
	Herz der Stadt Bern	12	Minuten	- Minuten
c.	Betriebseinnahmen .	Fr.	185,600	Fr. 149,500
d.	Betriebsausgaben	27)	132,800	, 120,000
e.	Betriebsüberschuß .	,, m	52,800	$_{n}^{''}$ 29,500
f.	Baukosten	" "	99,500	" 230,000

Die Einfahrt in den Hauptbahnhof sichere demnach dem Unternehmen einen Betriebsüberschuß, der um Fr. 23,300 größer sei als bei Einmündung in die Gürbetalbahn-Station Weißenbühlder Anschluß im Hauptbahnhof liege auch im öffentlichen Interesse; denn die bequemste und zeitlich kürzeste Fahrt bis ins Herz der Stadt sei nur bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof möglich, und sei dieser große Vorteil durch die geringe Taxerhöhung von 10 Rappen bei einfacher, beziehungsweise $7^{1/2}$ Rappen bei Retourfahrt in III. Wagenklasse nicht zu teuer erkauft.

Aus diesen Gründen sei es geboten, der Bern-Schwarzenburg-Bahn den Anschluß an die Gürbetalbahn im Fischermätteli, sowie die Mitbenutzung der Strecke Fischermätteli-Außerholligen-Hauptbahnhof Bern und dieses letztern selbst zu ermöglichen.

Der Regierungsrat des Kantons Bern teilte unterm 11. März 1905 mit, daß er gegen die gewünschte Konzessionsänderung keine Einwendungen erhebe. Immerhin nehme er an, daß diese Änderung kein Präjudiz für die endgültige Lösung der Einmündungsfrage der Bern-Schwarzenburg-Bahn bilden solle.

Nach der dem Konzessionsänderungsgesuch vorangegangenen Projektvorlage vom 17. Februar 1905 für das allgemeine Bauprojekt der Anfangsstrecke der Bern-Schwarzenburg-Bahn soll der Anschluß an die Gürbetalbahn bei km. 3.425, zwischen Außerholligen und Weißenbühl, im sogenannten Fischermätteli bewerkstelligt werden, und es würde daselbst eine Blockstation erstellt.

TT.

Das Eisenbahndepertement hat unterm 20. April dieses Jahres die Generaldirektion der S. B. B. sowie die Direktionen der Gürbetalbahn und der Bern-Neuenburg-Bahn eingeladen, sich über das Vorhaben der Bern-Schwarzenburg-Bahn, das eine Mitbenützung der Geleiseanlagen der genannten Bahnon involviert, in bezug auf die technische Ausführbarkeit der angestrebten Lösung auszusprechen und sich hierbei insbesondere über die Ausgestaltung der Geleise- und Perronanlagen im Bahnhof Bern, über die Konstruktion des Fahrplanes und über die eventuelle Anbringung von Blocksignalen auf der ganzen Strecke Bahnhof Bern-Fischermätteli zu äußern.

Die Bern-Neuenburg-Bahn und die Gürbetalbahn erhoben gegen den Anschluß der Bern-Schwarzenburg-Bahn an die letztere im Fischermätteli grundsätzlich keine Einwendungen, während die Generaldirektion der S. B. B. unterm 12. September dieses Jahres die verlangte direkte Einfahrt der Bern-Schwarzenburg-Bahn in den Bahnhof Bern bestimmt ablehnte, sich aber bereit erklärte, auf der Basis weiter zu verhandeln, daß die Züge der Bern-Schwarzenburg-Bahn vereinigt mit denjenigen der Gürbetalbahn im Bahnhof Bern angenommen werden, jedoch erst auf den Zeitpunkt, da der projektierte Umbau des Bahnhofes vollendet sein werde. Die Gründe für die Ablehnung sind im Schreiben der Generaldirektion der S. B. B. an die Direktion der Bern-Schwarzenburg-Bahn vom 12. September 1905 niedergelegt. Wir erwähnen aus dieser Eingabe folgendes:

Von der Mitbenützung der für die Bundesbahnen bestimmten Bahnhofgeleise I—VIII an den Perrons A—D oder auch des Geleises XI durch die Bern-Schwarzenburg-Bahn könne keine

Rede sein, weil diese Anlagen für die jetzigen und künftigen Bedürfnisse vollständig in Anspruch genommen werden, und zwar auch nach Ausführung der projektierten Verbesserungen. Was die Mitbenützung der Perrongeleise IX-X, welche für die Züge der Bern-Neuenburg-Bahn und der Gürbetalbahn dienen, anbetreffe, so seien diese zwei Geleise zwar nicht beständig belegt, aber doch nur zu solchen Zeiten frei, welche der Schwarzenburg-Bahn die Erstellung eines rationellen Fahrplanes nicht gestatten würden; es gelte das ebenso mit Rücksicht auf die Benützung des einzigen Fahrgeleises zwischen Außerholligen und Bern. Es würden damit unhaltbare Zustände sowohl bezüglich der Dienstabwicklung im Bahnhof Bern, als der Zugsanschlüsse und Umschlagszeiten geschaffen. Die für eine selbständige Einführung der Bern-Schwarzenburg-Bahn notwendige Erweiterung des Bahnhofes Bern (Erstellung eines weitern Perrons und der erforderlichen Zugsabfertigungsgeleise), sowie die Anlage eines weitern Fahrgeleises zwischen Außerholligen und Bern würden so große Kosten verursachen, daß die Generaldirektion diese Lösung auch vom Standpunkte der Schwarzenburg-Bahn aus nicht für möglich erachte.

III.

Die vom Eisenbahndepartement vorgenommenen technischen Erhebungen haben ergeben, daß von der direkten Einführung einer neuen Bahn in den sowieso überlasteten Bahnhof Bern keine Rede sein kann, solange im Personenbahnhof nicht mehr Geleise und Perrons zur Verfügung stehen. Wohl aber ist die andere Lösung, nämlich die Züge der Bern Schwarzenburg-Bahn auf der Strecke Bern-Fischermätteli vereinigt mit den Gürbetalbahnzügen verkehren zu lassen, schon jetzt und nicht erst nach dem Umbau des Bahnhofes Bern möglich, weil die Bern-Schwarzenburg-Bahn nur kleine Züge führen wird. Das Departement gab der letztern vom Resultate seiner Untersuchungen Kenntnis, mit dem Beifügen, daß behufs Formierung und Trennung der Doppelzüge oder Bern-Schwarzenburg-Bahn und der Gürbetalbahn im Fischermätteli eine vollständige Anschlußstation mit Signalen erstellt werden müsse. Zugleich richtete das Eisenbahndepartement die Anfrage an die Bern-Schwarzenburg-Bahn, ob sie auch unter diesen Umständen am Anschluß im Fischermätteli festhalte und ob sie auch damit einverstanden sei, daß mit Rücksicht auf den projektierten Anschluß im Fischermätteli im Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1903 im Abschnitt I, Ziffer 1, das Wort "Weißenbühl" durch "Fischermätteli" ersetzt werde.

Mittelst Eingabe vom 4. Dezember 1905 erklärte die Bern-Schwarzenburg-Bahn, daß sie am Anschlusse im Fischermätteli festhalte, auch wenn im gegenwärtigen Momente die direkte Einfahrt in den Hauptbahnhof nicht gestattet werde. Sie hoffe aber, gestützt auf die mit der Generaldirektion der S. B. B. gepflogenen Unterhandlungen, bestimmt, zu der direkten Einfahrt nach Vollendung der Bahnhoferweiterung zu gelangen, sofern sich die Verhältnisse günstig gestalten und die Entwicklung der Bahn dies notwendig machen sollte. Sie erneuere daher ihr Gesuch um Ausschaltung des Wortes "Weißenbühl".

Wir sind der Ansicht, es könne diesem Gesuche entsprochen werden und es sei nicht nötig, an Stelle des Wortes "Weißenbühl" zu setzen "Fischermätteli". Schon die Konzession vom 17. Dezember 1898 (E. A. S. XV, 302) spricht von einer Schmalspurbahn von Bern nach Schwarzenburg, obgleich damals noch nicht in Aussicht genommen worden war, die Bahn in den Hauptbahnhof einzuführen. Erst im Konzessionsänderungs-Beschlusse vom 23. Dezember 1903 (E. A. S. XIX, 265) wurde gesagt "Eisenbahn von Bern-Weißenbühl nach Schwarzenburg". Wird nun "Weißenbühl" ausgeschaltet, so gibt dies der Bern-Schwarzenburg-Bahn nicht etwa das Recht, gestützt auf diese neue Konzessionsänderung, die direkte Einfahrt vom Fischermätteli in den Hauptbahnhof zu verlangen, sondern der Ausschaltung von "Weißenbühl" kommt vielmehr die Bedeutung zu, daß der Anschluß nicht mehr in Weißenbühl stattzufinden braucht, sondern auf irgend einem andern Punkte auf dem Gebiete der Gemeinde Bern stattfinden kann. Sollte dann einmal die direkte Einführung in den Bahnhof Bern technisch möglich sein, so muß nicht zuvor die Konzession neuerdings abgeändert werden.

Über den Anschluß im Fischermätteli hat sich die Verwaltung der Gürbetalbahn mit Schreiben vom 22. November 1905 grundsätzlich zustimmend ausgesprochen. Übrigens unterliegt diese Frage, wie auch die andere betreffend Einführung der Züge der Bern-Schwarzenburg-Bahn in den Bahnhof Bern gemäß Art. 30 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872 der Entscheidung des Bundesrates, beziehungsweise, falls über die Kosten Streit entstehen sollte, dem Urteil des Bundesgerichts.

Dem Konzessionsänderungsgesuche der Bern-Schwarzenburg-Bahn kann unseres Erachtens ohne Bedenken entsprochen werden.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. Dezember 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der I. Vizekanzler: Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

hetreffend

Aenderung der Konzession einer Eisenbahn von Bern nach Schwarzenburg.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

- zweier Eingaben der Direktion der Bern-Schwarzenburg-Bahn vom 7. März und 4. Dezember 1905;
- 2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. Dezember 1905,

beschließt:

- I. Im Bundesbeschluß betreffend Änderung der Konzession einer Schmalspurbahn von Bern nach Schwarzenburg vom 23. Dezember 1903 (E. A. S. XIX, 265) werden im Abschnitt I, Ziffer 1, die Worte "Eisenbahn von Bern-Weißenbühl nach Schwarzenburg" ersetzt durch die Worte "Eisenbahn von Bern nach Schwarzenburg".
- II. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1906 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Änderung der Konzession einer Eisenbahn von Bern nach Schwarzenburg. (Vom 11. Dezember 1905.)

In Bundesblatt

Dans Feuille fédérale

In Foglio federale

Jahr 1905

Année Anno

Band 6

Volume

Volume

Heft 51

Cahier

Numero

Geschäftsnummer ____

Numéro d'affaire

Numero dell'oggetto

Datum 13.12.1905

Date

Data

Seite 304-310

Page

Pagina

Ref. No 10 021 726

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.